

УНИКАЛЬНЫЕ КАНАЛЫ И ГИДРОСООРУЖЕНИЯ БЕЛАРУСИ: ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ, ТУРИСТИЧЕСКАЯ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТЬ

Уникальная природа Беларуси, удачное расположение страны на пересечении транспортных коммуникаций между Востоком и Западом, на водоразделе бассейнов Балтийского и Черного морей, самобытное историко-культурное наследие дают возможность Республике Беларусь стать «туристическим раем». Руководство страны уделяет особое внимание развитию туристической индустрии. С въездным туризмом связывается реализация одной из важнейших целей государства – достижение высокого уровня благосостояния народа.

Среди уникальных памятников истории и культуры Беларуси особое место принадлежит каналам и гидросооружениям, созданным по смелым проектам знаменитых мастеров руками белорусского народа. В числе таких объектов туризма, известных в Европе, Августовский, Огинский и Днепро-Двинский каналы.

В 1765 г. в Великом княжестве Литовском на средства слонимского старосты магната Михала Казимира Огинского началось строительство канала для соединения реки Ясельды, притока Припяти (бассейн Черного моря), с рекой Щарой, притоком Немана (бассейн Балтийского моря). Длина канала, проходившего через озера Выгоничское и Вулька, составила 54 км, ширина – 18 м. Идея строительства водного пути принадлежала М. Бутримовичу. Строительство было поддержано Варшавским сеймом Речи Посполитой 1768 г. и с этого времени проводилось при участии государства. В 1775 г. сеймом было объявлено о начале навигации по каналу Огинского. Гидротехнические конструкции канала представляли собой деревянно-земляные сооружения с 10 шлюзами. Суда по каналу могли буксироваться с помощью лошадиной силы, но чаще передвижение шло с помощью шестов и весел. В основном сплавлялись лес и зерно. В годы Первой и Второй мировой войн канал Огинского был сильно поврежден и до сих пор не восстановлен. Может использоваться в туристических целях.

Еще один канал между реками Припять и Буг, получивший название Королевский, стал строиться в 1775 г. Название канала связано с именем инициатора его строительства, последним королем Речи Посполитой Станиславом Августом Понятовским. Длина Королевского канала составила 196 км, из них 110 км было вырыто искусственным путем. Канал проходил по рекам Пина и Муховец. Официально движение по каналу открыл в 1784 г. сам король Станислав Август Понятовский, проплывший по нему со свитой из 40 человек на судне, выдолбленном из цельного дубового ствола. Позже канал был переименован в Днепро-Бугский. Действует в настоящее время. В зоне канала находятся города с богатой историей Пинск и Кобрин, что усиливает туристическую привлекательность бывшего Королевского канала и прилегающих регионов.

В 1797 г. было положено начало строительству Березинской водной системы, длина которой составила 170 км. Были соединены бассейны рек Днепра и Западной Двины, что открыло еще один водный путь из Черного в Балтийское море. Водный путь, система озер и населенные пункты региона могут быть весьма привлекательными для туристов из Беларуси, стран Балтии, России, Украины, дальнего зарубежья.

С 1824 по 1839 гг. велось строительство Августовской водной системы длиной в 102 км. Ее целью было соединить реки Неман и Вислу в обход Пруссии. Примерно 22 км Августовского канала пролегают по территории современной Республики Беларусь и активно используются в целях развития международного туризма (Польша – Беларусь – Литва).

Строительство каналов в свое время привело к активизации не только внутренней, но и внешней торговли через Балтийское и Черное моря. В современных условиях гидротехнические сооружения могут стать весьма привлекательными для любителей природы, водного туризма, рыбной ловли, активного отдыха.

Время строительства каналов и водных систем совпало с появлением новых средств водного сообщения – пароходами. Первый пароход в России был построен на средства графа М. П. Румянцева, одного из богатейших людей Российской империи, владельца Гомельского дворцово-паркового ансамбля. Испытания парохода прошли в 1824 г., а к середине XIX в., т. е. к началу буржуазных преобразований, на реках Беларуси курсировало уже 20 таких пароходов.

Авторы остановились лишь на некоторых исторических и ландшафтных объектах Беларуси, пригодных для вовлечения и использования в туристическом бизнесе и пропаганде национального историко-культурного наследия белорусов.